

528789
Rec'd PCT/PTO 23 MAR 2005

(12) NACH DEM VERTRÄG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

10/528789

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/029552 A1

(51) Internationale Patentklassifikation?: G01C 21/32,
G08G 1/0968

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/009721

(22) Internationales Anmeldedatum:
2. September 2003 (02.09.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 44 329.7 23. September 2002 (23.09.2002) DE

(71) Anmelder (*für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US*): DAIMLERCHRYSLER AG [DE/DE]; Epplestrasse 225, 70567 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

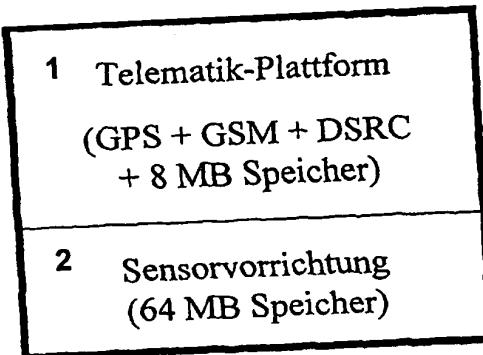
(75) Erfinder/Anmelder (*nur für US*): ALEKSIC, Mario [DE/DE]; In den Rosenäckern 43, 78647 Trossingen (DE). BRACHT, Alexander [DE/DE]; Magdeburger Strasse 50, 73730 Esslingen (DE). ENTENMANN, Volker [DE/DE]; Hauffstrasse 24, 71563 Affalterbach (DE). LINKOHR, Jochen [DE/DE]; Turmstrasse 33, 71404 Korb (DE). MEZGER, Klaus [DE/DE]; Pischkestrasse 15, 70184 Stuttgart (DE). ORTLUFF, Roland [DE/DE]; Gänseäckerstrasse 48, 71332 Waiblingen (DE). SCHÜSSLER, Robert [DE/DE]; Zedernweg 17, 70597 Stuttgart (DE).

(74) Anwälte: LINDNER-VOGT, Karin usw.; Daimler-Chrysler AG, Intellectual Property Management, IPM - C 106, 70546 Stuttgart (DE).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: SENSOR DEVICE FOR A MOTOR VEHICLE SYSTEM

(54) Bezeichnung: SENSORVORRICHTUNG FÜR EIN KRAFTFAHRZEUGSYSTEM



**1 TELEMATICS PLATFORM (GPS + GSM + DSRC + 8 MB MEMORY)
2 SENSOR DEVICE (64 MB MEMORY)**

WO 2004/029552 A1
(57) Abstract: The invention relates to a sensor device for a motor vehicle system. Said device comprises a memory element for geographical data, said data being suitable for describing at least one possible driving route of the motor vehicle, an input interface for selecting a subset of the geographical data that is stored in the memory element, whereby said selection is brought about by the provision of at least one position-related parameter value on the input interface and an output interface for outputting the subset of the geographical data that corresponds to the parameter values that have been provided, said output data being subjected to further processing in the motor vehicle system.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Sensorvorrichtung für ein Kraftfahrzeugsystem, umfassend - ein Speichermedium für geographische Daten, wobei die geographischen Daten zur Beschreibung wenigstens einer möglichen Fahrtstrecke des Kraftfahrzeugs geeignet sind, - eine Eingabeschnittstelle zur Auswahl einer Teilmenge der im Speichermedium gespeicherten

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



(81) Bestimmungsstaat (*national*): US.

(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Sensorvorrichtung für ein Kraftfahrzeugsystem

Die Erfindung betrifft eine Sensorvorrichtung für ein Kraftfahrzeugsystem. Dabei ist ein Sensor ein elektronisches Bauelement, das quantifizierbare Größen in entsprechende elektrische Signale umsetzt, womit diese Signale einer rechnergestützten Weiterverarbeitung zugeführt werden können.

Moderne Kraftfahrzeuge umfassen eine Vielzahl von Sensoren. Die Sensoren sind vielfach in Fahrzeugsystemen integriert, die den Fahrer in kritischen Situationen unterstützen, den Fahrkomfort erhöhen oder den Kraftstoffverbrauch und damit die Umweltbelastung vermindern. Ein Beispiel für ein System zur Erhöhung des Fahrkomforts ist eine radargestützte, automatische Abstandshaltung zum vorausfahrenden Fahrzeug. Ein System zur Verminderung des Kraftstoffverbrauchs ist eine situationsangepasste Gangwahl, d.h. ein verbrauchsoptimiertes automatisches Schalten.

Während solche Systeme in Standardsituationen zuverlässig funktionieren, treten in bestimmten Situationen Probleme beim Betrieb auf. So können bei der radargestützten, automatischen Abstandshaltung Schwierigkeiten z.B. in Kurven oder mit Objekten wie Brückenpfeilern auftreten, wenn lediglich das Radarsignal zur Auswertung einer Objektkonstellation vorliegt. Bei der situationsangepassten Gangwahl sind nur aktuelle Größen wie z.B. ein momentanes Drehmoment zur Ableitung einer Momentangröße der Steigung oder auch ein momentaner Lenkwinkel einschlag zur Ableitung einer Momentangröße der Kurven-

krümmung verfügbar, eine "Vorausschau" auf zukünftige Werte solcher Größen und damit eine Abschätzung einer zukünftigen Entwicklung sind nicht möglich.

Eine Möglichkeit um Fahrzeugsystemen zusätzliche Informationen bereitzustellen und so diese Systeme universeller einsetzbar zu machen ist eine Verwendung von in digitalen Straßenkarten gespeicherten geographischen Daten. Ein derartiges System legt die DE 37 00 552 A1 dar. Dabei umfasst ein fahrzeuggestütztes Navigationssystem mit einer digitalen Straßenkarte zusätzlich sicherheitsrelevante Informationen. Diese Informationen werden beim Erreichen der ihnen zugeordneten geographischen Position ausgegeben und/ oder zur Ansteuerung von Fahrzeugsystemen verwendet. Bei der Ausgabe der Informationen bzw. der Ansteuerung der Fahrzeugsysteme können auch automatisch erfasste Fahr- und Umweltdaten, wie z.B. die Fahrzeuggeschwindigkeit, berücksichtigt werden.

Die EP 1 111 336 A1 beschreibt ein Verfahren zur universellen Verwendung einer digitalen Straßenkarte, wobei in der digitalen Straßenkarte Strecken in Form von Kanten und Knoten abgespeichert sind, zur Ansteuerung von Fahrzeugsystemen. Ausgehend von der aktuellen Position des Kraftfahrzeugs werden verschiedene mögliche Routen berechnet. Hiermit wird ein "elektronischer Horizont" bereitgestellt, dessen Erstreckung z.B. von der Art einer jeweils vorausliegenden Route abhängig ist. Die den jeweiligen Routen zugeordneten geographischen Daten innerhalb des elektronischen Horizonts werden in einem Zwischenspeicher abgelegt. Dabei können die in der digitalen Straßenkarte gespeicherten geographischen Daten auch eine unterschiedliche Genauigkeit aufweisen, zur Verwendung in unterschiedlichen Fahrzeugsystemen, was durch eine entsprechende Kennzeichnung der Daten bewirkt wird. Die im Zwischenspeicher abgelegten Daten werden über einen Broadcast-Mechanismus (Aussendung über ein fahrzeuggestütztes Netzwerk) den Fahrzeugsystemen bereitgestellt. Das jeweilige Fahrzeugsystemen

wird derart konfiguriert, dass es nur die von ihm benötigten Daten empfängt.

Jedoch weist der Einsatz der in einer digitale Straßenkarte gespeicherten geographischen Daten für Fahrzeugsysteme mehrere Nachteile auf. Zum einen sind digitale Straßenkarten speziell für die Navigation von Kraftfahrzeugen konstruiert und entsprechend optimiert. Vorliegend ist jedoch nicht die Navigation der Haupteinsatzzweck der digitalen Straßenkarte, sondern stattdessen die "Speicherfunktion" für geographischen Daten zur Ansteuerung von Fahrzeugsystemen. Dabei umfasst die digitale Straßenkarte eine Vielzahl von für dieses Einsatzgebiet nicht benötigten Daten. Hier sei insbesondere auf Fig. 1 verwiesen. Sollen im Kraftfahrzeug nun lediglich geographische Daten zur Ansteuerung von Fahrzeugsystemen vorgehalten werden, wird unnötigerweise teurer Speicherplatz belegt. Beispielsweise ist es nötig, die für ein derartige Datenmenge benötigten kostspieligen Mittel im Kraftfahrzeug vorzusehen, z.B. ein CD-ROM oder DVD-Laufwerk. Stattdessen wäre es möglich, die tatsächlich benötigte Datenmenge auf einem preiswerten Speicherbaustein unterzubringen. Zusätzlich ist es noch nötig, ein aufwendiges fahrzeugbasiertes Navigationssystem zur Ansteuerung der digitalen Straßenkarte im Kraftfahrzeug mitzuführen. Und dies selbst für den Fall, dass eigentlich kein derartiges Navigationssystem benötigt wird, z.B. wenn das Fahrzeug eine Zentralengestützte Navigation benutzt.

Weiterhin sind, wie beispielsweise in der EP 1 111 336 A1 dargelegt, umfangreiche und komplizierte Konfigurations-, Sende- und Empfangsoperationen zur Bereitstellung der geographischen Daten für die Fahrzeugsysteme nötig. Grund hierfür ist die "universelle" Verwendung nur einer digitalen Straßenkarte für die verschiedenen Fahrzeugsysteme. Dies erhöht zum einen den Datenverkehr auf den fahrzeuginternen Netzwerken, z.B. dem CAN ("Controlled Area Network"), sowie die Komplexität des entsprechenden Systemaufbaus. Zum anderen ist es fehleranfällig und ermöglicht z.B. keine Trennung zwischen Kom-

fortfunktionen und Sicherheitskritischen Funktionen. Damit sind die derart bereitgestellten geographischen Daten nicht zuverlässig für sicherheitskritische Fahrzeugsysteme einsetzbar.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Mittel anzugeben, das einem Fahrzeugsystem die benötigten geographischen Daten einfach, preiswert und stabil bereitstellt.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Sensorvorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Die Unteransprüche betreffen vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen der Erfindung.

Der Hauptgedanke der Erfindung besteht darin, dass ein Speichermittel für geographische Daten vorgesehen ist, wobei die geographischen Daten zur Beschreibung einer oder mehrerer Fahrtstrecken des Kraftfahrzeuges geeignet sind, mit einer Eingabeschnittstelle zur Auswahl einer Teilmenge der im Speichermittel gespeicherten geographischen Daten, wobei die Auswahl durch die Bereitstellung zumindest eines Parameterwertes an der Eingabeschnittstelle bewirkt wird, sowie einer Ausgabeschnittstelle zur Ausgabe der den bereitgestellten Parameterwerten entsprechenden Teilmenge der geographischen Daten, wobei die ausgegebenen Daten einer weiteren Verarbeitung im Kraftfahrzeug zugeführt werden. Mit anderen Worten werden weder eine digitale Straßenkarte noch ein "navigierbarer" (zur Navigation des Kraftfahrzeugs geeigneter) Datensatz benötigt. Auch ein Navigationssystem zur Ansteuerung der digitalen Straßenkarte wird nicht benötigt.

Erfindungsgemäß ist lediglich ein Speichermittel zur Ablage von geographischen Daten vorgesehen. In diesem Speichermittel sind geographische Daten abgelegt, die zur Beschreibung wenigstens einer möglichen Fahrtstrecke des Kraftfahrzeuges geeignet sind. Dabei entspricht eine Fahrtstrecke ganz oder in Teilen einer Route von einem Start- zu einem Zielpunkt. Die-

ses Vorgehen bietet gleich mehrere Vorteile. So wird hiermit erstmals eine vollständige Trennung von solchen geographischen Daten, die zur Verwendung in Fahrzeugsystemen vorgesehen sind, und den zur Navigation verwendeten geographischen Daten realisiert. Dies ist ein eklatanter Vorteil beispielsweise bei sicherheitskritischen Fahrzeugsystemen.

Dieser Aspekt wird besonders vorteilhaft weitergebildet, wenn die von sicherheitskritischen Fahrzeugsystemen verwendeten geographischen Daten zertifiziert, d.h. von staatlicher Stelle bzw. anderen besonders vertrauenswürdigen Institutionen gesondert geprüft sind. Eine herkömmliche digitale Straßenkarte ist weder zertifiziert noch wäre dies aufgrund der riesigen Datenmenge auch nur annähernd zu leisten. Eine unter Sicherheitsaspekten fragwürdige Vermischung zertifizierter und unzertifizierter Daten wird wirkungsvoll verhindert durch das erfundungsgemäß isolierte Speichermedium für die zertifizierten, von sicherheitskritischen Fahrzeugsystemen verwendeten geographischen Daten.

Ein weiterer Vorteil der Trennung zwischen den zur Verwendung in Fahrzeugsystemen vorgesehen geographischen Daten und den zur Navigation verwendeten geographischen Daten ist die hiermit gewonnene Unabhängigkeit der Kraftfahrzeugherrsteller von den Herstellern von Navigationssystemen. Navigationssysteme unterliegen als Konsumelektronikartikel einer schnellen Produktfolge und ständigen Weiterentwicklung. Somit sind bei jeder neuen Generation von im Kraftfahrzeug verbauten Navigationssystemen erneute Anpassungsarbeiten z.B. bei Schnittstellen sowie Prüfungen und Funktionstests insbesondere der sicherheitskritischen Fahrzeugsysteme notwendig. Eine derartige Weiterentwicklung von Navigationssystemen erfolgt jedoch lediglich für die Navigationsfunktion. Denn die Bereitstellung von geographischen Daten für Fahrzeugsystemen ist ja quasi nur die "Nebenaufgabe" des Navigationssystems. Hier stellen die stets gleichbleibenden Ein- und Ausgabeschnittstellen der

erfindungsgemäßen Sensorvorrichtung eine große Kosten- und Arbeitsersparnis dar.

Ein weiterer Vorteil der Erfindung betrifft besonders deren Einsatz bei Nutzfahrzeugen. Nutzfahrzeuge befahren üblicherweise nur eine oder einige wenige Routen. Es ist also gar nicht nötig, umfassende digitale Straßenkarten in einem Nutzfahrzeug mitzuführen. Auch wird von Nutzfahrzeugen zumeist kein fahrzeuggestütztes Navigationssystem verwendet, da die Fahrer die wenigen zu befahrenden Strecken zumeist gut kennen. Stattdessen werden häufig zentralengestützte Navigations- und Dispositionssysteme verwendet, z.B. "Fleetboard" von der Firma DaimlerChrysler. Durch den auch wegen des Kostendrucks im Transportgewerbe häufigen Verzicht auf ein fahrzeuggestütztes Navigationssystem können bisher von den Fahrzeugsystemen keine geographischen Daten genutzt werden. Diesem Problem hilft die Erfindung nun ab.

Insbesondere Nutzfahrzeuge verfügen auch zumeist schon über die zur Ansteuerung des Speichermediums benötigten zusätzlichen Vorrichtungen. Neben den verwendeten zentralengestützten Navigations- und Dispositionssystemen wird in naher Zukunft zusätzlich eine Ausstattung zumindest schwererer Nutzfahrzeuge mit einer Vorrichtung zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren verpflichtend sein. Solche Vorrichtungen umfassen bereits die zur Nutzung des erfindungsgemäßen Speichermediums benötigten Berechnungsmittel und zusätzlichen Sensoren. Diese zusätzlichen Sensoren werden insbesondere zur Positionsbestimmung verwendet, z.B. mit GPS ("Global Positioning System"). Weitere zusätzlichen Sensoren dienen zur Kontrolle und Korrektur der Positionsbestimmung, z.B. Odometer oder elektronische Kreisel. Weiterhin sind Mittel zur Kommunikation des Kraftfahrzeugs mit externen Einheiten vorgesehen, beispielsweise über GSM ("Global System for Mobile Communication") oder DSRC ("Dedicated Short-Range Communication", Kurzreichweiten-Kommunikation). Auch die eigentliche Positionsbestimmung erfolgt bereits in diesen Vorrichtungen.

In einer vorteilhaften Ausführungsform werden solche Vorrichtungen in einer einzigen Baugruppe zusammengefasst. Damit bilden zumindest einige der zusätzlichen Sensoren, Berechnungsmittel und die erfindungsgemäße Sensorvorrichtung eine kompakte, standardisierte und somit preisgünstig zu fertigende Telematikplattform. Diese umfasst neben der erfindungsgemäßen Sensorvorrichtung beispielsweise die fahrzeugseitigen Mittel eines zentralengestützten Navigations- und Dispositionssystems und/ oder die Vorrichtung zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren.

Einer oder mehrere derart erzeugte positionsbezogene Parameterwerte werden erfindungsgemäß an der Eingabeschnittstelle des Speichermittels zur Auswahl einer Teilmenge der im Speichermittel gespeicherten geographischen Daten bereitgestellt. Vorteilhafte Weiterbildungen ermöglichen neben der Bereitstellung der aktuellen Position des Kraftfahrzeug weitere Kombinationen von Parametern. Dies sind insbesondere Teilstrecken der aktuellen Fahrtroute, wobei die Fahrtroute z.B. von einer zentralenbasierten Navigation dem Kraftfahrzeug bereitgestellt wird, oder ein geographisches Gebiet. Ein geographisches Gebiet wird beispielsweise durch ein um die derzeitige Fahrzeugposition sich öffnenden "Trichter" gebildet, dessen Größe von der Fahrzeuggeschwindigkeit und dessen Öffnungswinkel von der Fahrzeugrichtung abhängig ist. Hier sind eine Vielzahl von Möglichkeiten vorgesehen, die insbesondere von der Art des angesteuerten Fahrzeugsystems abhängig sind. Vorteilhaft ist dabei der Anschluss der Ein- und/ oder Ausgangsberechnungsmittel des Speichermittels an ein fahrzeugbasiertes Datennetzwerk, z.B. CAN ("Controlled Area Network"). Dies ermöglicht eine besonders einfache Übertragung der benötigten zusätzlichen Sensorwerte und/ oder geographischen Daten.

Alternativ zur Ansteuerung des erfindungsgemäßen Sensorvorrichtung durch ein bereits im Fahrzeug vorhandenes Berechnungsmittel kann vorgesehen sein, dass der Sensorvorrichtung

ein eigenes Berechnungsmittel zur Bestimmung positionsbezogener Parameterwerte zugeordnet ist, z.B. ein Fahrzeugrechner oder ein Steuergerät. Das eigene Berechnungsmittel kann beispielsweise zusätzliche Sensordaten direkt verarbeiten und so eine eigenständige Positionsbestimmung durchführen. In einer anderen Ausführungsform kann vorgesehen sein, dass das eigene Berechnungsmittel aus einer von einer zentralenbasierten Navigation bestimmten Route ein nächstes Teilstück auswählt. Hier ist eine Vielzahl unterschiedlicher Ausführungsformen möglich. Natürlich können das Berechnungsmittel und die Sensorvorrichtung dabei auch als eine bauliche Einheit ausgebildet sein. Weiterhin kann jedem Fahrzeugsystem eine eigene Sensorvorrichtung zugeordnet sein. Alternativ wird eine Sensorvorrichtung von mehreren Fahrzeugsystemen genutzt. Dabei können wiederum ein oder mehrere eigene Berechnungsmittel vorgesehen sein. Beliebige Kombinationen sind dabei möglich.

Mit Vorteil wird vorgeschlagen, die erfindungsgemäße Sensorvorrichtung als "intelligenten" Sensor auszuführen. Ein intelligenter Sensor ermöglicht eine besonders einfache Verwendung nach dem Prinzip "Plug&Play" (Einsatz ohne weitere Anpassungsarbeiten durch Selbstkonfiguration).

Die erfindungsgemäß im Speichermittel gespeicherten geographischen Daten sind keine Allzweckdaten zur Navigation, zur Ansteuerung von Fahrzeugsystemen oder für weitere Verwendungen, sondern sind speziell zur Ansteuerung eines oder mehrerer Fahrzeugsysteme vorgesehen. Damit ergibt sich eine erhebliche Verringerung des benötigten Datenumfangs aufgrund der fehlenden Notwendigkeit, dass die Daten zur Navigation geeignet sein müssen.

In einer besonders vorteilhaften Weiterbildung wird ein solches Speicherformat für die im Speichermittel gespeicherten geographischen Daten gewählt, das zugleich besonders wenig Speicherplatz benötigt und eine besonders hohe Genauigkeit aufweist. Da es jedoch nicht zur Navigation geeignet ist,

wird ein derartiges Datenformat bisher für die Speicherung geographischer Daten im Kraftfahrzeug nicht verwendet. Dieses neuartige Datenformat beinhaltet im Kern eine Abkehr von der Verwendung der üblicherweise bei digitalen Straßenkarten verwendeten Darstellung der Strecken unter Verwendung von Kanten und Knoten. Insbesondere bei nicht geraden Teilstücken der Strecke, also Kurven, ist diese Darstellungsform ungenau und sehr speicheraufwendig. Der Grund liegt darin, dass gebogene Streckenstücke von Straßen üblicherweise entweder in Form von Kreisbögen oder in Form von Klothoiden (Cornuschen Spiralen) realisiert sind. Klothoiden, also ebene Kurven deren Krümmung proportional mit der Bogenlänge zunimmt, werden als Übergang zwischen Kreisbögen und geraden Teilstücken oder zwischen zwei Kreisbögen verwendet. Durch die parameterbasierte Beschreibung nicht gerader Fahrtstreckenteilstücke in Form eines Kreisbogens oder einer Klothoiden oder eines Splines wird enorm Speicherplatz gespart, da nur die entsprechenden Parameter abgelegt werden müssen. Zugleich wird die Genauigkeit der geographischen Daten signifikant erhöht, da keine "Näherungslösung" in Form einer fehleranfälligen Approximation mit Kanten und Knoten sondern stattdessen die exakte Darstellung im Speichermedium abgelegt wird. Zusätzlich wird der Zugriff auf die geographischen Daten beschleunigt und die zugeordnete Verarbeitungseinheit von Berechnungsaufgaben entlastet.

Erfindungsgemäß ist vorgesehen, dass nur eine oder einige wenige Fahrtstrecken bzw. Fahrtrouten des Kraftfahrzeug im Speichermedium abgelegt sind. Wie bereits vorstehend dargestellt, ist dies insbesondere beim Einsatz der Erfindung bei Nutzfahrzeugen auch zweckmäßig. Jedoch wird es von Zeit zu Zeit notwendig sein, neue und bisher nicht im Speichermedium abgelegte geographische Daten bereitzustellen. Dies ist natürlich dann nötig, wenn völlig neue Fahrtstrecken bzw. Fahrtrouten den Fahrzeugsystemen verfügbar gemacht werden sollen. Jedoch auch für den Fall, dass sich Änderungen an den bereits abgespeicherten Fahrtstrecken bzw. Fahrtrouten ergeben haben, z.B. durch bauliche Maßnahmen, sind geographische

Daten im Speichermittel zu ändern. Diese Änderungen werden besonders einfach bewirkt, wenn das Speichermittel wiederbeschreibbar ist. Die geographischen Daten sind mit Vorteil partiell und/ oder inkrementell und/ oder vollständig änderbar und die verschiedenen Änderungen so einfach durchführbar. Natürlich beziehen sich diese Änderungsmöglichkeiten auch auf einen in einem der Sensorvorrichtung eventuell zugeordneten eigenen Berechnungsmittel abgelegten Berechnungscode.

In einer besonders vorteilhaften Ausführungsform ist das Speichermittel als Flash-ROM ausgebildet. Damit sind Änderungen bequem durchzuführen ohne dass die Gefahr besteht dass geographische Daten versehentlich gelöscht werden. Beispielsweise wird die Änderung mittels einer mit dem Speichermittel verbundenen und über eine entsprechende Schnittstelle zugängliche Datenleitung bewirkt. In einer anderen Ausführungsform ist das Speichermittel als mobiler Speicherbaustein ausgebildet, welcher vom Fahrer des Kraftfahrzeug einfach in eine dafür vorgesehene Halterung eingesetzt und so datentechnisch zugänglich gemacht wird.

Durch den hohen Aufwand der Zertifizierung werden derartige zertifizierte geographische Daten relativ teuer in der Herstellung und damit im Erwerb sein. Somit ist es die Verwendung großer Datenmengen, z.B. einer digitalen Straßenkarte, hier wenig aussichtsreich. Dagegen wird ein solcher Mechanismus durch einen wiederbeschreibbaren Speicher in idealer Weise unterstützt. Denn es werden immer nur eine oder wenige Strecken im Speichermittel vorgehalten. Damit verursacht es nur moderate Kosten, diese stets auf dem aktuellsten Stand zu halten. Somit ist stets ein zuverlässiger Betrieb der mit geographischen Daten versorgten Fahrzeugsysteme sichergestellt.

Die von der erfindungsgemäßen Sensorvorrichtung mit geographischen Daten versorgten Fahrzeugsysteme sind im wesentlichen außerorts sinnvoll zu betreiben. Denn innerorts wird das

Verkehrsgeschehen im wesentlichen von der durch Ampeln und Kreuzungen hervorgerufenen Dynamik der Kraftfahrzeuge beeinflusst und erlaubt somit keinen sinnvollen Einsatz der Fahrzeugsysteme. Deshalb werden in vorteilhafter Weise nur solche geographischen Daten im Speichermittel abgelegt, die den Außerortsbereich betreffen.

Eine Vielzahl von Fahrzeugsystemen profitiert von einer Versorgung mit geographischen Daten. Zum einen werden bereits existierende Systeme in ihrer Funktion weiter verbessert und noch universeller einsetzbar. Ein Beispiel hierfür ist die radargestützte, automatische Abstandshaltung. Durch eine vorausschauende Objektzuordnung unter Verwendung der im Speichermittel gespeicherten geographischen Daten ist bei der Auswertung einer Objektkonstellation zusätzlich zum Radarsignal weitere Information verfügbar. Dies erhöht enorm die Erkennungssicherheit in schwierigen Situationen wie z.B. in Kurven oder bei Objekten wie Brückenspanten. Bei der situationsangepassten Gangwahl sind zusätzlich zu aktuellen Größen wie z.B. ein momentanes Drehmoment zur Ableitung einer Momentangröße der Steigung oder auch ein momentaner Lenkwinkelenschlag zur Ableitung einer Momentangröße der Kurvenkrümmung durch die geographischen Daten nun auch als Vorausschau zukünftige Werte solcher Größen verfügbar. Somit sind Situationen vom Fahrzeugsystem wesentlich besser einzuschätzen. Beispielsweise ist es jetzt möglich zu prüfen ob ein Steigungs-Grenzwert nur kurzfristig überschritten wurde oder ob tatsächlich eine längere Steigungsstrecke voraus liegt.

Zum anderen ermöglicht die Versorgung mit den geographischen Daten der erfundungsgemäßen Sensorvorrichtung die Konstruktion völlig neuartiger Systeme. Besonders hervorzuheben ist hier eine vorausschauende Kurvenwarnung. Gerade bei Nutzfahrzeugen ereignen sich immer wieder sehr folgenschwere Umlenk-Unfälle, und zwar gerade bei erfahrenen Fahrern auf häufig gefahrenen Strecken. Die erfundungsgemäße Sensorvorrichtung ist in idealer Weise geeignet die Zahl solcher Unfälle signi-

fikant zu senken. Weitere Beispiele für neuartige Fahrzeugsysteme sind ein Kurvenlicht, d.h. eine vorausschauende Auslenkung des Scheinwerferlichts in Abhängigkeit von der Straßenkrümmung; eine Warnung vor vorausliegend für das Kraftfahrzeug nicht passierbaren Stellen wie z.B. Brücken oder Engstellen; ein situationsangepasstes Warn- und Informationsmanagement um den Fahrer nicht mit Reizen zu überlasten; und eine prädiktive Diagnose mit realen, ortsbzogenen Belastungskollektiven.

Der Stand der Technik bezüglich der Speicherung geographischer Daten sowie bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung werden nun anhand einer Zeichnung näher erläutert.

Dabei zeigen:

Fig. 1 Speicherbedarf für einzelne Datenarten bei einer herkömmlichen digitalen Straßenkarte,

Fig. 2 a) und b) Speicherbedarf für einzelne Gebietsarten bei einer herkömmlichen digitalen Straßenkarte,

Fig. 3 a) bis c) schematisch jeweils bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung.

In Fig. 1 ist der Speicherbedarf für einzelne Datenarten bei einer herkömmlichen digitalen Straßenkarte als Tortendiagramm visualisiert. Speziell wird hier der Speicherbedarf einer digitalen Straßenkarte in Form einer CD-ROM für Deutschland der Firma NavTech dargestellt. Im Folgenden werden die nach dem Stand der Technik gespeicherten Datenarten kurz erläutert.

Adressen sind die als Start- und Zielpunkte bei der Navigation genutzten geographischen Daten, z.B. Straßennamen und Hausnummern. Restriktionen bezieht sich auf nicht erlaubte Übergangsmanöver an Kreuzungspunkten, z.B. auf Abbiegeverbote. Attribute sind zugeordnete Daten die ergänzend Informationen

bereitstellen, z.B. eine Spuranzahl einer Strecke. Geometrie bezieht sich auf die geographische Repräsentation der Strecke durch Kanten und Knoten. Topologie benennt die logische Verknüpfung von Strecken und Knoten untereinander. Polygone beziehen sich auf zu visualisierende Daten bei der Navigation, z.B. die Grenzen von Waldgebieten oder Städten. POI bezieht sich auf interessante Punkte die als Start-, Ziel- oder Zwischenzielpunkte bei der Navigation genutzt werden können, z.B. Sehenswürdigkeiten. Aus Fig. 1 ist klar abzulesen, dass allein beim Verzicht auf die nicht für die Ansteuerung von Fahrzeugsystemen sondern nur zur Navigation benötigten Datenarten "Adressen" und "Polygone" bereits zweiundvierzig Prozent weniger Speicherplatz benötigt wird.

In Fig. 2 a) und b) ist der Speicherbedarf für einzelne Gebietsarten bei der selben herkömmlichen digitalen Straßenkarte wie in Fig. 1 als Tortendiagramm visualisiert. Dabei wird jeweils zwischen den Gebieten "Außerorts", d.h. außerhalb von Stadt- oder Dorfgebieten, und "Innerorts", d.h. innerhalb solcher Gebiete, unterschieden. Fig. 2a) zeigt dabei die auf das jeweilige Gebiet entfallende Anzahl Kanten, Fig. 2b) die auf das jeweilige Gebiet entfallende Anzahl Knoten. Aus Fig. 2a) und 2b) ist deutlich abzulesen, dass allein beim Verzicht auf geographische Daten über die nicht für den sinnvollen Betrieb der meisten Fahrzeugsysteme geeignete Gebietsart "Innerorts" zwischen siebenundsechzig und vierundsiebzig Prozent weniger Speicherplatz benötigt wird.

Fig. 3 a) bis c) zeigen jeweils schematisch bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung. In Fig. 3a) ist eine Telematikplattform skizziert. Die Telematikplattform fasst verschiedene Vorrichtungen und Berechnungsmittel in einer einzigen kompakten Baugruppe zusammen. Hier sind ein zusätzlicher Sensor zur Positionsbestimmung GPS, die erfindungsgemäße Sensorvorrichtung umfassend ein Speichermittel von 64 MB, zusätzliche Speichermittel von 8 MB zum Zwischenspeichern von Berechnungen, Mittel zur Kommunikation des Kraftfahrzeugs mit

externen Einheiten GSM und außerdem zur Kurzreichweiten-Kommunikation DSRC umfasst. Diese Telematikplattform ist sehr vielseitig verwendbar. So erfolgt hier die eigentliche Positionsbestimmung des Kraftfahrzeugs. Damit stellt die Telematikplattform die fahrzeugseitigen Mittel eines zentralengestützten Navigations- und Dispositionssystems und zugleich eine Vorrichtung zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren dar. Daneben stellt sie erfindungsgemäß geographische Daten für Fahrzeugsysteme bereit.

In Fig. 3b) ist die erfindungsgemäße Sensorvorrichtung umfassend ein Speichermittel von 64 MB zusammen mit den fahrzeugseitigen Mitteln eines zentralengestützten Navigations- und Dispositionssystems in einer Einheit "Fleetboard reduziert" zusammengefasst. Diese Einheit fasst die fahrzeugseitigen Mittel eines zentralengestützten Navigations- und Dispositionssystems zusammen und ist in der Lage, eigene Berechnungen durchzuführen. Sie umfasst jedoch keine zusätzlichen Sensoren, z.B. zur Positionsbestimmung. Diese zusätzlichen Sensoren sind von einer separaten Einheit zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren ETC umfasst. Die Einheit ETC umfasst mithin neben eigenen Berechnungsmitteln einen zusätzlichen Sensor zur Positionsbestimmung GPS, zusätzliche Speichermittel von 8 MB zum Zwischenspeichern von Berechnungen, Mittel zur Kommunikation des Kraftfahrzeugs mit externen Einheiten GSM und außerdem zur Kurzreichweiten-Kommunikation DSRC. Die Einheit ETC stellt neben ihrer Hauptaufgabe, der eigenständigen Bestimmung von Wegenutzungsgebühren, als "Nebenprodukt" noch der Einheit "Fleetboard reduziert" Daten von zusätzlichen Sensoren über einen Datenaustausch bereit. Die Einheit "Fleetboard reduziert" stellt erfindungsgemäß geographische Daten für Fahrzeugsysteme bereit.

In Fig. 3c) ist die erfindungsgemäße Sensorvorrichtung umfassend ein Speichermittel von 64 MB zusammen mit einer Einheit zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren in einer Einheit ETC zusammengefasst. Die Einheit ETC umfasst also neben der er-

findungsgemäße Sensorvorrichtung und eigenen Berechnungsmitteln einen zusätzlichen Sensor zur Positionsbestimmung GPS, zusätzliche Speichermittel von 8 MB zum Zwischenspeichern von Berechnungen, Mittel zur Kommunikation des Kraftfahrzeugs mit externen Einheiten GSM und zusätzlich zur Kurzreichweiten-Kommunikation DSRC umfasst. Die Einheit ETC hat die Hauptaufgabe, die eigenständige Bestimmung von Wegenutzungsgebühren durchzuführen. Die Einheit ETC tauscht mit der Einheit "Fleetboard reduziert" Daten aus. Z.B. empfängt die Einheit ETC eine von einer zentralenbasierten Navigation durch die Einheit "Fleetboard reduziert" bereitgestellte Route. Hier stellt die Einheit ETC erfindungsgemäß geographische Daten für Fahrzeugsysteme bereit.

Patentansprüche

1. Sensorvorrichtung für ein Kraftfahrzeugsystem, umfassend
 - ein Speichermedium für geographische Daten, wobei die geographischen Daten zur Beschreibung wenigstens einer möglichen Fahrtstrecke des Kraftfahrzeuges geeignet sind,
 - eine Eingabeschnittstelle zur Auswahl einer Teilmenge der im Speichermedium gespeicherten geographischen Daten, wobei die Auswahl durch die Bereitstellung zumindest eines positionsbezogenen Parameterwertes an der Eingabeschnittstelle bewirkt wird,
 - eine Ausgabeschnittstelle zur Ausgabe der den bereitgestellten Parameterwerten entsprechenden Teilmenge der geographischen Daten, wobei die ausgegebenen Daten einer weiteren Verarbeitung im Kraftfahrzeugsystem zugeführt werden.
2. Sensorvorrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Speichermedium wiederbeschreibbar ist.
3. Sensorvorrichtung nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Speichermedium als Flash-ROM ausgebildet ist.
4. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Ein- und/ oder Ausgabeschnittstelle mit einem fahrzeugbasierten Datennetzwerk verbunden sind.

5. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, durch gekennzeichnet, dass die geographischen Daten partiell und/ oder inkrementell und/ oder vollständig änderbar sind.
6. Sensorvorrichtung nach Anspruch 5, durch gekennzeichnet, dass die Änderung mittels einer mit dem Speichermittel verbundenen Datenleitung bewirkt wird.
7. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, durch gekennzeichnet, dass als Parameterwert an der Eingabeschnittstelle eine geographische Position des Kraftfahrzeuges und/ oder ein darauf bezogenes geographisches Gebiet und/ oder ein darauf bezogener Routenabschnitt bereitgestellt wird.
8. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, durch gekennzeichnet, dass eine datentechnische Verbindung mit einer fahrzeugbasierten Telematikplattform vorgesehen ist.
9. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, durch gekennzeichnet, dass eine datentechnische Verbindung mit einer fahrzeugbasierten Vorrichtung zur Bestimmung von Wegenutzungsgebühren vorgesehen ist.
10. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, durch gekennzeichnet, dass eine datentechnische Verbindung mit einem Navigationssystem vorgesehen ist.
11. Sensorvorrichtung nach Anspruch 10, durch gekennzeichnet, dass das Navigationssystem zentralenbasiert ist.

12. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die geographischen Daten zertifiziert sind.
13. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass ein nicht gerades Fahrtstreckenteilstück parameterbasiert in Form eines Kreisbogens oder einer Klothoiden oder eines Splines beschrieben wird.
14. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die geographischen Daten für eine oder einige wenige Fahrtrouten des Kraftfahrzeuges nutzbar sind.
15. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass das Kraftfahrzeug ein Nutzfahrzeug ist.
16. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensorvorrichtung als intelligenter Sensor ausgebildet ist.
17. Sensorvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die geographischen Daten nur Außerortsstraßen betreffen.

1 / 3

Stand der Technik

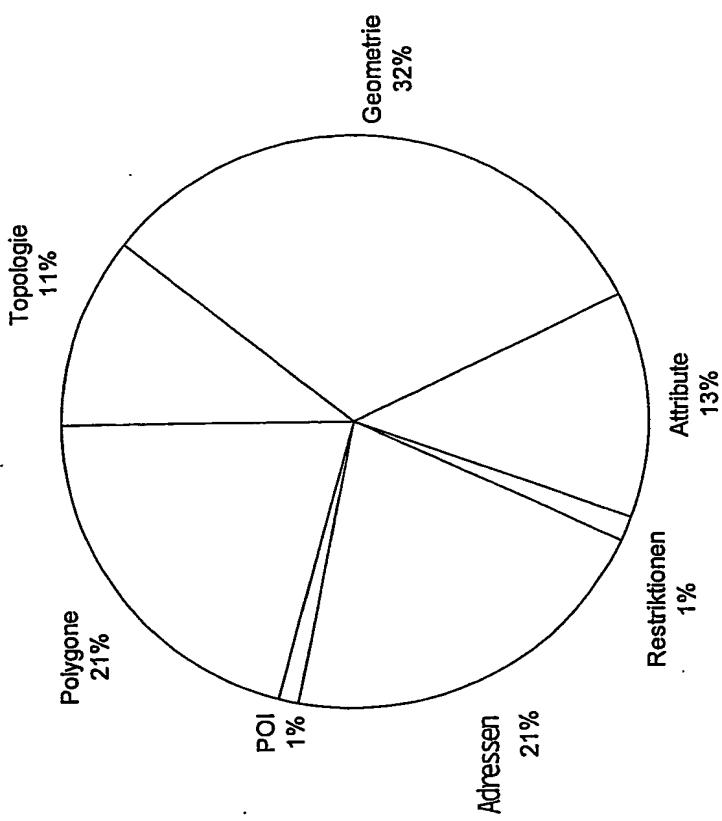


Fig. 1

2 / 3

Stand der Technik

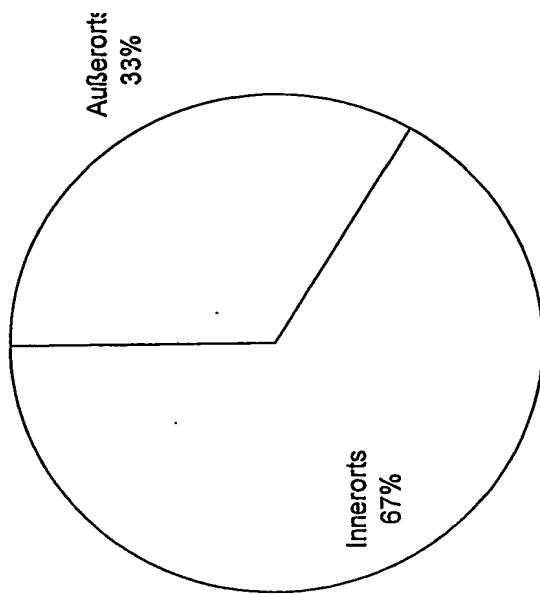


Fig. 2a

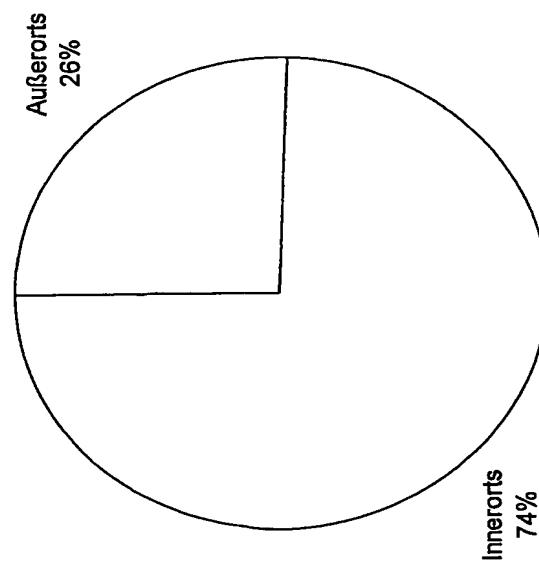
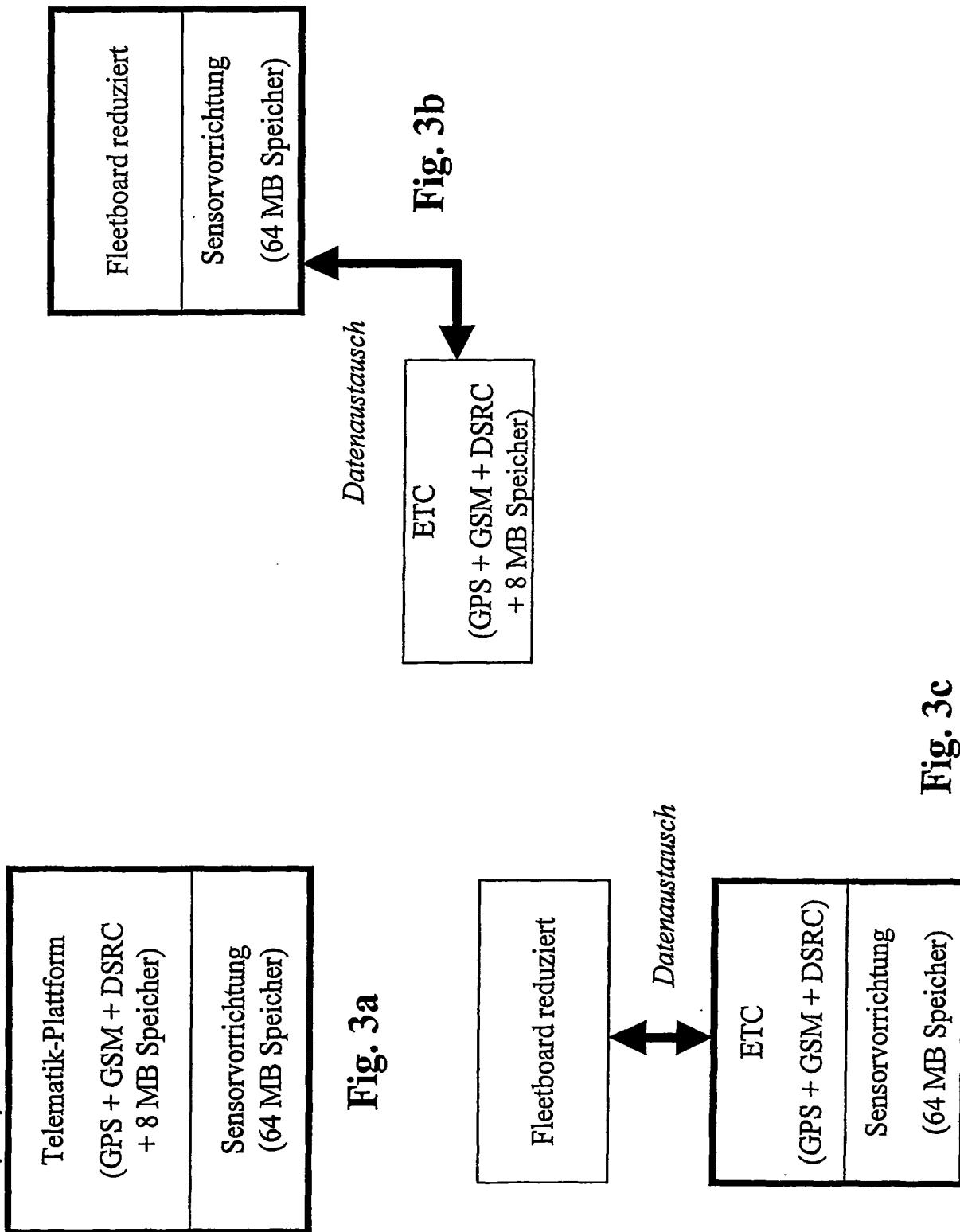


Fig. 2b

3/3



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP 03/09721

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 G01C21/32 G08G1/0968

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 G01C G08G G08B G06F

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 2001/027375 A1 (MACHIDA YOSHIYUKI ET AL) 4 October 2001 (2001-10-04)	1-8, 10, 11, 13-15, 17
Y	figure 1 page 2, paragraph 30 page 4, paragraphs 54, 55 page 5, paragraphs 56, 57	9, 12, 16
Y	US 5 694 322 A (KENNEDY III WILLIAM C ET AL) 2 December 1997 (1997-12-02)	9
A	figure 9 column 1, line 45-62 column 3, line 18-55	1
Y	EP 0 921 509 A (NAVIGATION TECH CORP) 9 June 1999 (1999-06-09) page 3, paragraph 16	12
		-/-

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

26 January 2004

Date of mailing of the international search report

03/02/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Coffa, A

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP 03/09721

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	WO 01 01366 A (SMITH CHARLOTTE K ;HARROP GEORGE H (US); KIGHT EDWARD C (US); SMIT) 4 January 2001 (2001-01-04) page 5, line 5-7 -----	16
A	US 2002/035432 A1 (ROBERTSON CRAIG W ET AL) 21 March 2002 (2002-03-21) page 6, paragraph 74 -----	12

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 03/09721

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
US 2001027375	A1	04-10-2001	JP	2001280992 A		10-10-2001
US 5694322	A	02-12-1997	AU	5488196 A		29-11-1996
			EP	0824731 A1		25-02-1998
			WO	9636018 A1		14-11-1996
			US	5970481 A		19-10-1999
EP 0921509	A	09-06-1999	US	6047234 A		04-04-2000
			EP	0921509 A2		09-06-1999
			JP	11249552 A		17-09-1999
			US	2003125871 A1		03-07-2003
			US	6381533 B1		30-04-2002
			US	6516267 B1		04-02-2003
WO 0101366	A	04-01-2001	WO	0101366 A2		04-01-2001
			US	6553336 B1		22-04-2003
US 2002035432	A1	21-03-2002	NONE			

INTERNATIONALES RECHERCHENBERICHT

Internationale Patentanzeichen
PCT/EP 03/09721

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 G01C21/32 G08G1/0968

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBiete

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 G01C G08G G08B G06F

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie ^a	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 2001/027375 A1 (MACHIDA YOSHIYUKI ET AL) 4. Oktober 2001 (2001-10-04)	1-8,10, 11, 13-15,17
Y	Abbildung 1 Seite 2, Absatz 30 Seite 4, Absätze 54,55 Seite 5, Absätze 56,57 ---	9,12,16
Y	US 5 694 322 A (KENNEDY III WILLIAM C ET AL) 2. Dezember 1997 (1997-12-02)	9
A	Abbildung 9 Spalte 1, Zeile 45-62 Spalte 3, Zeile 18-55 ---	1
Y	EP 0 921 509 A (NAVIGATION TECH CORP) 9. Juni 1999 (1999-06-09) Seite 3, Absatz 16 ---	12
		-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- ^b Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- "E" Älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem Internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- "L" Veröffentlichung, die gestagt ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- "P" Veröffentlichung, die vor dem Internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

- "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche

Absendedatum des Internationalen Recherchenberichts

26. Januar 2004

03/02/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Coffa, A

INTERNATIONALE SERCHENBERICHT

Internationale Anzeichen
PCT/EP 03/09721

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	WO 01 01366 A (SMITH CHARLOTTE K ;HARROP GEORGE H (US); KIGHT EDWARD C (US); SMIT) 4. Januar 2001 (2001-01-04) Seite 5, Zeile 5-7 -----	16
A	US 2002/035432 A1 (ROBERTSON CRAIG W ET AL) 21. März 2002 (2002-03-21) Seite 6, Absatz 74 -----	12

INTERNATIONALES RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Rechenbericht

PCT/EP 03/09721

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US 2001027375	A1	04-10-2001	JP	2001280992 A		10-10-2001
US 5694322	A	02-12-1997	AU	5488196 A		29-11-1996
			EP	0824731 A1		25-02-1998
			WO	9636018 A1		14-11-1996
			US	5970481 A		19-10-1999
EP 0921509	A	09-06-1999	US	6047234 A		04-04-2000
			EP	0921509 A2		09-06-1999
			JP	11249552 A		17-09-1999
			US	2003125871 A1		03-07-2003
			US	6381533 B1		30-04-2002
			US	6516267 B1		04-02-2003
WO 0101366	A	04-01-2001	WO	0101366 A2		04-01-2001
			US	6553336 B1		22-04-2003
US 2002035432	A1	21-03-2002		KEINE		